

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION**

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/A18-NE/15  
26/10/08

**XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

**Cuestión 16 del  
Orden del Día:**

**Otros asuntos.**

- **Industria Aérea – Crisis y Planes de Supervivencia**

(Nota de estudio presentada por IATA)

**Introducción**

1. La industria aérea a escala mundial está atravesando la peor crisis de su historia. Primero con las alzas históricas en los precios del combustible a mediados del año 2008, llegando a US\$147/barril, y luego con la crisis financiera a escala mundial, lo cual ha acarreado la desaceleración de la economía global y por último la fuerte caída en la demanda.

**Crisis**

2. De acuerdo a los datos presentados por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) con relación al tráfico internacional mundial para septiembre de 2008, la misma demuestra que el tráfico de pasajero disminuyó 2.9% mientras que el tráfico de carga descendió 7.7% comparados al mismo mes en el año 2007. Los coeficientes de carga internacionales (load factor) cayeron 4.4% a partir de agosto a 74.8% en septiembre. Este deterioro en el tráfico es alarmante, ya que la última vez que se experimentó este tipo de tendencia fue durante la epidemia SARS en el año 2003.

**a) Pasajeros**

- Es la primera vez desde la crisis del SARS en el año 2003 que el tráfico de pasajeros mundiales ha descendido. La disminución de la capacidad no ha podido mantener el ritmo de la caída de la demanda. Los coeficientes de carga (load factors) del mes de septiembre en todas las regiones del mundo descendieron comparado con el mes de agosto.
- Para septiembre, todas las regiones principales del mundo mostraron que el tráfico de pasajeros disminuyó, a excepción de las líneas aéreas latinoamericanas que vieron un aumento de 1.7%, sin embargo esto aún es impactante si lo comparamos con el 11.9% mostrado el mes anterior.
- Hasta agosto, la caída en el tráfico de pasajeros internacionales estuvo limitada a las líneas aéreas de Asia-Pacífico. Las economías de los mercados principales de la región: China e India se desaceleraron y Japón experimentó un descenso de 5% de su producción industrial en agosto. El descenso agudo en el comercio mundial afectó desproporcionadamente a las líneas aéreas de Asia y del Pacífico con una caída de 6.8% en el tráfico en septiembre.
- El crecimiento sostenido del 5% de las líneas aéreas norteamericanas se revirtió en 0.9% de contracción.
- Las líneas aéreas europeas vieron descender el tráfico comparado con el año pasado (- 0.5%) en la misma medida que las economías de su región tienden a la recesión.
- Después de años de crecimiento de dos dígitos, el tráfico de pasajero por parte de los operadores del medio oriente se revirtió a -2.8%. Mientras que la economía de la región, la cual está basada en el petróleo sigue fortalecida, la mayor parte del tráfico, el cual está constituido por pasajeros en tránsito expone a las líneas aéreas de la región a la debilidad de la económica global.
- Las líneas aéreas africanas sufrieron la declinación más grande del tráfico (- 7.8%), una continuación de la tendencia del mes anterior.

**b) Carga**

- Esta es la peor declinación del tráfico de carga desde que el problema de la tecnología estalló en el año 2001.
- La declinación en el flete aéreo desde hace un año hasta el presente ha retardado el crecimiento a un 0.1% en todas las regiones, excepto el medio oriente y África las cuales han mostrado resultados negativos.
- La caída más alarmante fue la de las líneas aéreas de Asia-Pacífico – las más grandes del mercado – quienes mostraron una declinación de 10.6%.
- Las líneas aéreas europeas y norteamericanas, las cuales no habían experimentado crecimiento en agosto experimentaron una caída del tráfico de carga de 6.8% y 6.0% respectivamente.

3. La crisis de la industria se está profundizando junto con la crisis en la economía global. Las líneas aéreas, como todos los otros sectores, están haciendo frente a desafíos enormes. Pero a diferencia de otras compañías en otros sectores, se les niegan algunas libertades comerciales básicas - tener acceso a los mercados y al capital global - que podría ayudarles a manejar su negocio en este tiempo tan difícil y complejo.

4. Los 3.500 acuerdos bilaterales relativos al servicio aéreo que rigen el transporte aéreo internacional niegan el acceso al mercado hasta que este haya sido convenido específicamente. Y las cláusulas que limitan la propiedad contenida en estos acuerdos imposibilitan las fusiones extrafronterizas.

### **Planes de supervivencia**

5. En este panorama sombrío la IATA en conjunto con sus líneas aéreas miembros ha desarrollado planes de supervivencia, los cuales exigen cambios fundamentales. Entre ellos se encuentran la campaña externa de costos, la Declaración de Estambul y la cumbre denominada “Agenda for Freedom”.

#### **a) Campaña Externa de Costos de IATA**

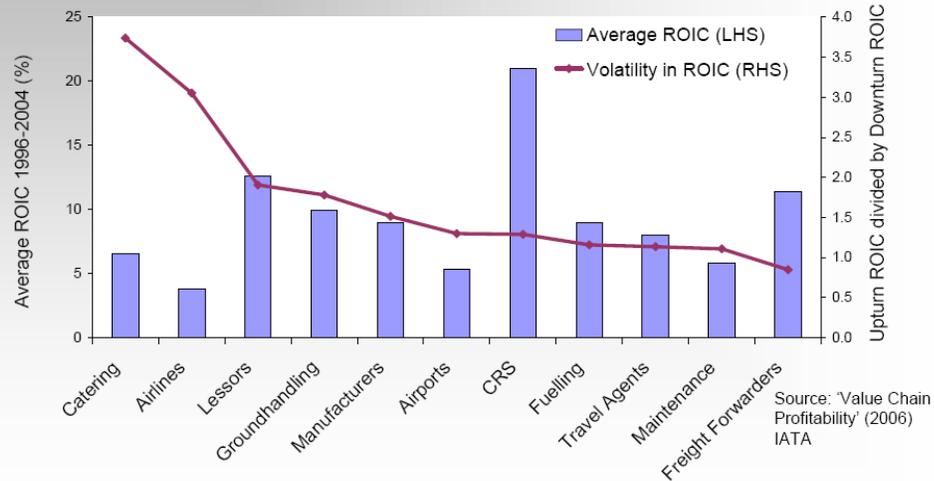
Las líneas aéreas pagan anualmente cerca de USD43,5 mil millones a sus proveedores, aeropuertos y servicios de ayudas a la navegación aérea. En el año 2007, se lograron USD3,7 mil millones en ahorros por conceptos de cargos e impuestos.

Es debido a la importante contribución de la aviación a la economía global, estimada en unos US\$3.560 mil millones, equivalente al 7,5% del Producto Geográfico Bruto Mundial, además de la generación de un total de 32 millones de empleos, que se hace crucial que los proveedores de la industria equiparen los esfuerzos que están realizando las líneas aéreas y que los gobiernos ejerzan su liderazgo con aquellas decisiones que permitirán una industria competitiva y viable económicamente que siga contribuyendo fuertemente a las economías de sus países.

Fracasos en la industria aérea provocarán una serie de crisis a lo largo de la economía global. El impacto causado por el estancamiento o la disminución del tráfico aéreo, se dejará sentir rápidamente para aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, e incluso para los Gobiernos.

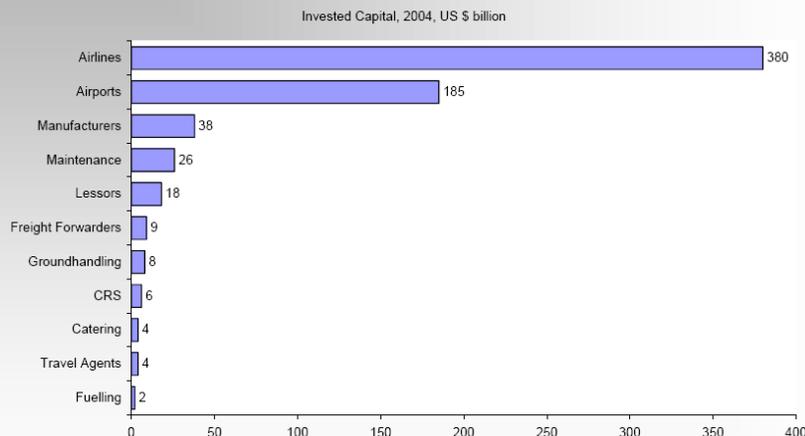
En el gráfico que se presenta a continuación, se puede notar claramente la distorsión existente en la cadena de valor de la industria aérea, con relación al riesgo y el retorno de la inversión. Donde el retorno de la inversión no refleja el riesgo. Asimismo, es importante notar que la mayoría de los componentes de la cadena de valor son monopolios, oligopolios o carteles.

## La cadena de valores está distorsionada (el retorno de la inversión no refleja el riesgo)



Respecto de esta misma cadena de valor, se observa en el siguiente gráfico, que la inversión de capital está concentrada en donde el retorno es mínimo.

## La inversión de capital está concentrada en donde el retorno es mínimo



Source: IATA

En relación a eliminar estas distorsiones de la cadena de valor y a que los distintos actores de la industria aérea hagan sus mejores esfuerzos en búsqueda de mayores

eficiencias y ahorros, en la Conferencia Económica sobre Aeropuertos y Servicios a la Navegación Aérea (CEANS) de OACI, realizada en Montreal, en septiembre de 2008, IATA solicitó a los Estados hacer cumplir las políticas y principios que establece la OACI en materia de cargos. En esa ocasión, IATA informó que en 41% de los Estados del mundo los aeropuertos o proveedores de ATC no consultan con los usuarios, en el 47% no tienen transparencia y en el 48% realizan cargos discriminatorios.

Como resultados de esta Conferencia, los Estados apoyaron las siguientes recomendaciones realizadas por IATA:

- Incorporar el Doc.9082 de OACI en las leyes, regulaciones y políticas nacionales.
- Incorporar el Doc.9082 de OACI en los futuros acuerdos de servicios aéreos.
- Que los Estados aseguren que exista: Regulación Económica Un sistema de manejo del desempeño (para aeropuertos y proveedores de ATC) Consulta con los Usuarios

La Secretaría de la OACI producirá un borrador del Doc. 9082, el cual después de ser aprobado por el Comité de Transporte Aéreo, será enviado al Consejo de la OACI a principios de noviembre 2008.

La IATA está confiada que las decisiones tomadas en la Conferencia CEANS de OACI, serán una clara contribución en pos de una industria más eficiente y competitiva, donde exista regulación fuerte e independiente, considerando la situación de monopolio natural en la que muchos de los proveedores se encuentran y que permitan una mayor transparencia y diálogo entre proveedores y sus usuarios.

**b) Declaración de Estambul**

Otra de las iniciativas para la supervivencia por parte de las líneas aéreas fue la Declaración de Estambul (**Adjunto**), realizada por los Presidentes de las líneas aéreas del mundo, durante la Asamblea General de Anual de IATA en Junio 2008. En ella se hace un llamado a todos los Gobiernos y a toda la cadena de valor de la industria aérea a mostrar liderazgo y responsabilidad en estos tiempos de crisis, especialmente en busca de mejorar la eficiencia en costos de esta industria. Específicamente se les solicita a los Gobiernos a:

- Detener los impuestos sin sentido
- Establecer una regulación más efectiva de los proveedores monopólicos
- Mejorar la infraestructura
- Dar la libertad a las líneas aéreas para realizar su negocio

**c) La cumbre “Agenda for Freedom”**

Adicionalmente la IATA ha tomado la medida extraordinaria de facilitar la discusión entre 15 gobiernos progresivos del mundo con relación a la estructura reguladora futura del transporte aéreo internacional. La IATA circuló un documento entre estos gobiernos para examinar soluciones dentro del sistema

bilateral, las cuales podrían ejecutarse rápidamente de manera de ampliar las oportunidades para el acceso a los mercados y al capital global.

A tal efecto esta reunión la cual ha sido denominada “Agenda for Freedom” se llevará a cabo en Estambul, Turquía los días 25 y 26 de octubre de 2008. Se espera que la agenda de esta Cumbre concluya exitosamente y muestre la dirección clara hacia un proceso de cambio en los gobiernos, el cual no es otro sino permitir las libertades básicas para que las líneas aéreas funcionen como cualquier otro negocio internacional normal.

### **Medidas propuestas a la Asamblea**

6. La IATA invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la situación crítica del transporte aéreo, debido a la desaceleración de la economía mundial y la consiguiente caída de la demanda.
- b) Tomar nota del llamado realizado por los Presidentes de las compañías aéreas a los gobiernos y proveedores de la industria, en la Asamblea General de IATA en Estambul.
- c) Tomar nota de las numerosas iniciativas que vienen realizando las líneas aéreas y la IATA con el fin de lograr mayores eficiencias y ahorros que permitan su supervivencia sobre todo en tiempos de crisis.
- d) Instar a los Estados miembros de la CLAC, en su rol de proveedores y/ o reguladores de la industria aérea de sus países, y a los proveedores que participan como organismos observadores de CLAC, para que formen parte de las iniciativas de ahorros de costos y mejoras en eficiencias de IATA, las que son cruciales para la viabilidad de la industria de la Región.
- e) Tomar nota de las decisiones que fueron adoptadas en la Conferencia CEANS de la OACI, para que se trabaje en esta misma línea en el seno de la CLAC.
- f) Instar a los Estados miembros de la CLAC, para que se de cumplimiento en sus países a lo establecido en el Doc. 9082 de la OACI.

### **Declaración de Estambul**

Los líderes de las líneas aéreas del mundo se reunieron en Estambul el 2 y 3 de junio de 2008.

Tuvieron el agrado de comunicar un nuevo récord en el desempeño de la seguridad operacional.

Estuvieron orgullosos de anunciar la completa implementación del boleto electrónico (e-ticket).

Las aerolíneas obtuvieron modestas ganancias por primera vez desde el 11 de septiembre de 2001.

Aún así, los tiempos no dan para celebrar.

Los precios del petróleo están rompiendo todos los récords históricos y con ello están arrastrando a las aerolíneas a un territorio desconocido. Con los precios del combustible actualmente reflejados por la curva de precios proyectada, las aerolíneas miembros de IATA podrían enfrentar una carga financiera adicional de USD \$99 billones durante los siguientes 12 meses en comparación con el año 2007. Un total de 24 aerolíneas se han visto obligadas a suspender sus operaciones o someterse a la ley de quiebra en los últimos 5 meses. No van a sobrevivir muchas más.

Durante los últimos 6 años, las aerolíneas han logrado recortar en un 18% los costos unitarios no relacionados al combustible y en un 25% los costos de distribución; también han logrado mejorar la eficiencia en el consumo de combustible en un 19%, además de un notable aumento en la productividad laboral.

Todos estos esfuerzos son inútiles al enfrentar un precio del combustible que se ha triplicado desde el 2006. Sólo durante 2007 se duplicó. Las oportunidades de las aerolíneas para seguir disminuyendo sus costos son limitadas. Ahora se requiere de un esfuerzo conjunto.

Esto no es una simple crisis de las líneas aéreas. Éstas son un motor para la prosperidad global, y cualquier fracaso traería oleadas de crisis a lo largo de la economía mundial.

Estos tiempos excepcionales requieren de medidas excepcionales.

Los Presidentes de las aerolíneas del mundo hacen un llamado a los Gobiernos y a toda la cadena de valor de la industria a mostrar liderazgo y responsabilidad en estos tiempos de crisis.

- Los Gobiernos deben eliminar aquellas reglas arcaicas que impiden que las aerolíneas se puedan reestructurar de manera trans-fronteriza.
- Con relación a los actuales cargos y aranceles, los Gobiernos deben abstenerse de seguir imponiendo impuestos punitivos múltiples y adicionales, así como adoptar otras medidas que sólo contribuyen a agravar la crisis.
- Los proveedores de servicios estatales deben invertir urgentemente en modernizar sus instalaciones para el transporte aéreo, eliminando consumos de combustible innecesarios y emisiones.
- Los socios de la industria, en particular los proveedores de servicios monopólicos, deben igualar la eficiencia actual de las aerolíneas. De lo contrario, los reguladores deben restringir sus acciones con regulaciones más firmes.
- Los sindicatos de trabajadores deben abstenerse de hacer solicitudes irresponsables y unirse al esfuerzo de asegurar los trabajos en la aviación, como también en otras industrias.

**ADJUNTO**

- Por el interés de la economía mundial y de los pasajeros de las aerolíneas, urgimos a las autoridades a tomar medidas para que los verdaderos costos de la energía puedan ser reflejados y se conserve la integridad de los mercados.